Rok II Katowice, 10. marca 1928 r. Nr. 2

Kolejowiec Polski na Śląsku



Pismo poświęcone interesom pracowników kolejowych Okręgu D. K. P. Katowice

Wychodzi w pierwszym tygodniu każdego miesiąca. — Adres redakcji i administr.: Katowice, Marjacka 30. Telefon 1776. — Konto P. K. O. 302 943.

Ilość pracowników etatowych D. K. P. Katowice w stosunku do innych Dyrekcyj.

W końcu ubiegłego roku ukazał się artykuł w „Polonji", omawiający stosunek procentowy etatowych pracowników kolejowych do nieetatowych w porównaniu z innemi Dyrekcjami P. K. P. Na artykuł ten zareagowała D. K. P. zbijając wywody autora wspomnianego artykułu. Do tego właśnie sprostowania Dyrekcji pozwalamy sobie także kilka słów skreślić.

Niewątpliwie cyfry przytoczone przez Dyrekcję są prawdziwe, co zresztą każdy obywatel może stwierdzić, ponieważ rokrocznie wychodzi drukiem rocznik statystyczny P. K. P. zawierający wszelkie dane statystyczne, tak co do gospodarki technicznej, jak i personalnej i finansowej. Zastanówmy się jednak nad tem, czy ujęcie i przedstawienie sprawy w taki sposób, jak to uczyniła D. K. P. odzwierciedla obraz sprawiedliwy. Po głębokiem zastanowieniu się musimy niestety stwierdzić, że nie, co będziemy się starali cyfrowo udowodnić. D. K. P. w swym wykazie zaliczyła wszystkich pracowników równomiernie, a więc pracowników ruchu, drogowych i warsztatowych. Takie postanowienie sprawy byłoby tylko wtenczas sprawiedliwe, gdyby ilość tych pracowników w wzajemnym stosunku była równą. Tak jednakowoż nie jest i też nigdy nie będzie, chyba tylko wtenczas, gdy wszystkie dzielnice kraju będą posiadać równą strukturę gospodarczą. Że tak nie jest, wykazuje to także przedwojenna statystyka niemiecka. Oto kilka przykładów: Na 100 pracowników służby ruchu przypadało pracowników drogowych w Dyrekcji Berlin 17, Danzig 42, Essen 18, Katowice 28, Königsberg 43 i t. d. Widzimy więc, że odchylenia są bardzo znaczne, a takie same odchylenia ukażą się przy służbie warsztatowej. To też porównując statystycznie stosunek pracowników etatowych do nieetatowych na kolejach niemieckich bez wliczenia pracowników drogowych i warsztatowych, okazuje się stosunek prawie we wszystkich Dyrekcjach równy, ewentualne odchylenia nie przekraczają 2%. Natomiast, jeżeli weźmiemy ten sam stosunek włącznie drogowców i warsztatowców, to odrazu odchylenia dochodzą do 10%. Nie może też być inaczej, ponieważ w służbie drogowej i warsztatowej bardzo niewielki odsetek stanowią etatowi. Zatem te Dyrekcje, które tych pracowników proporcjonalnie mają najwięcej, muszą z natury rzeczy wykazywać najgorszy stosunek etatowych i odwrotnie.

Nie posiadamy statystyki za rok 1926. Ponieważ w stosunkach personalnych w poszczególnych Dyrekcyj nie wiele się zmieniło, to i liczby z roku 1925 w przybliżeniu prawdziwy obraz oddadzą. Statystyka polska całą tę rzecz traktuje cokolwiek odmiennie, ponieważ zalicza do pracowników płaconych z wydatków rzeczowych także część pra-

cowników ruchu. Ponieważ na wydatki rzeczowe z małemi wyjątkami wogóle zalicza się tylko pracowników nieetatowych, chcąc zatem wypośrodkować, która Dyrekcja posiada stosunkowo najwięcej etatowych, należałoby z ogólnej liczby pracowników odliczyć tych wszystkich, których pobory zalicza się na wydatki rzeczowe. Do liczby pracowników tych należałoby jeszcze doliczyć etatowych, koniecznych do nadzoru. Przed wojną liczba nadzoru etatowego wynosiła w służbie warsztatowej około 5%, w innych służbach około 8%. Ponieważ w wojnie trzeba było nadzór powiększyć, można zatem przyjąć dla służby warsztatowej 8%, a dla innych służb 12%, przeciętnie zaś 10%. Dla orjentacji podajemy jeszcze stosunek pracowników zaliczanych na wydatki rzeczowe, do tych, liczby zaliczanych na osobowe w poszczególnych Dyrekcjach. Na 100 pracowników zaliczanych na wydatki osobowe przypadało w 1925 r. pracowników zaliczanych na wydatki rzeczowe w Dyrekcjach warszawskich 76, radomskiej 86, wileńskiej 101, poznańskiej 92, gdańskiej 75, krakowskiej 88, lwowskiej 106, stanisławowskiej 96, katowickiej 71. Widzimy z tego, że stosunek ten w D. K. P. Katowice jest najmniejszy, zatem stosunek etatowych do nieetatowych w normalnych warunkach winien być najkorzystniejszy. Przedstawia on się jednak po potrąceniu pracowników zaliczanych na wydatki rzeczowe plus 10% tej liczby pracowników etatowych jako nadzór i administrację otrzymamy następujący stosunek:

Ilość etatowych wynosi

w Dyrekcji warszawskiej	68,5
„ radomskiej	76,7
„ wileńskiej	71,9
„ poznańskiej	41,6
„ gdańskiej	47,1
„ krakowskiej	65,3
„ lwowskiej	64,3
„ stanisławowskiej	64,8
„ katowickiej	43,0

Przyczem nie doliczono jeszcze etatowych rzemieślników warsztatowych, których w Dyrekcjach małopolskich i warszawskiej jest spora liczba. Z tego porównania widzimy, że szczególnie upośledzone Dyrekcje byłego zaboru pruskiego z Dyrekcją poznańską na czele i z katowicką i gdańską na 2 i 3 miejscu.

Wina tu w pierwszem rzędzie polega na braku jednolitych przepisów egzaminacyjnych. W każdej dzielnicy wymaga się innych i w innej formie składanych egzaminów, szczególnie zaś egzaminy są obostrzone w Dyrekcjach byłego zaboru niemieckiego.

Argumentacja Dyrekcji, że niski procent etatowych tłumaczy się brakiem wyszkolonych sił, uważamy tylko częściowo za słuszną. O braku sił można mówić tylko, o ile się rozchodzi o stanowiska średnie, a procent tych jest stosunkowo niewielki. Natomiast nie można mówić o braku sił na stanowiska, których obsada rekrutuje się w lwiej części ze stanu robotniczego. Także młodość Dyrekcji tak wielkiej roli odgrywać nie może, wpłynie ona jedynie na stanowiska awansowe, zato mniej na stanowiska podstawowe.

Mamy nadzieję, że Dyrekcja dołoży wszelkich starań i przyrzeczenie dane publicznie zamieni w czyn, choć już nie, jak projektowała 1 stycznia, to przynajmniej od 1 lipca bież. roku.

Zapomogi i ich podział.

Przy każdej instytucji, czy to prywatnej, czy też publicznej, jest pewien fundusz z którego się płaci wsparcia pracownikom tej instytucji i to w razie wyjątkowej potrzeby danego pracownika. Taki fundusz zapomogowy istnieje także w budżecie polskich kolei państwowych. Należy jednak dodać, że w porównaniu z czasami przedwojennemi fundusz ten jest bardzo a bardzo szczupły. Nie mamy naprzykład dokładnych danych, ile wynosił fundusz zapomogowy przy kolejach niemieckich, ponieważ był on częściowo złączony z innemi wynagrodzeniami pieniężnemi, można jednak cały ten fundusz porównać z naszym sunduszem na zapomogi i inne wynagrodzenia, jak renumeracje i t. p. razem wziąwszy. Po takiem porównaniu zobaczymy, że przed wojną fundusz ten dosięgał wysokości 2% wszystkich poborów i płac, natomiast u nas wynosi 0,2% czyli, że zaledwie dziesiątą część funduszu przedwojennego.

Jeżeli zatem fundusz ten jest tak bardzo szczupły i prawdopodobnie w najbliższej przyszłości nie można się spodziewać jego wzmocnienia, to tem oględniej należałoby nim gospodarzyć i dążyć do jego sprawiedliwego podziału. Nie chcemy wcale tu mówić o wysokości zapomóg, zdajemy sobie bowiem sprawę z tego, że inną zapomogę należy udzielić niższemu, a inną wyższemu funkcjonarjuszowi. Wiemy też o tem, że i wyżsi urzędnicy są dziś źle płaceni i nieraz im się też zapomoga przyda, w każdym razie nie możemy w to wierzyć, ażeby pomiędzy wyższymi i średniemi urzędnikami była większa bieda, aniżeli pomiędzy niższymi urzędnikami i robotnikami. To też nie możemy zrozumieć, dla czego właśnie kategorje wyższe i średnie otrzymają częściej zapomogi, niż kategorje niższe.

Przypuśćmy, że fundusz zapomogowy wynosi 0,1% wszystkich wypłaconych poborów, i że przeciętnie zapomogi płaci się w wysokości 1/5 poborów miesięcznych, to w takim razie 0,1 : 5 : 12 = 6% pracowników, mogłoby podczas roku budżetowego otrzymać jednorazowe zapomogi. Ten procent naszem zdaniem winien być równy na wszystkich kategorji pracowników, bo i przy tej równości już kategorje wyższe są uprzywilejowane, ponieważ jak wyżej powiedziano, są względnie lepiej usytułowani.

W zupełności zdajemy sobie sprawę z tego, że jeżeli się robotnikowi lub najniższemu urzędnikowi da 50 zł. zapomogi, to trzeba dać adjunktowi więcej, st. asesorowi jeszcze więcej, a wyższemu urzędnikowi najwięcej, bo dla tych ostatnich 50 zł. nie stanowiłoby żadnej właściwie zapomogi, jednakowoż nie zmienia to ilości procentowej wspomożonych pracowników. Jeżeli bowiem wyżej wymieniony stosunek procentowy się przesunie i będzie wynosił przy niższych pracownikach zamiast 6% tylko 3%, a przy średnich i wyższych, zamiast 6% może 12% i więcej, to naszem zdaniem byłoby już niesprawiedliwością. Naszem zdaniem byłoby najlepiej, ażeby M. K. dla każdej z kategoryj pracowników stworzyło osobny fundusz zapomogowy

Sygnał.

Z życia organizacyjnego

W ostatnim czasie Zarząd Główny Polskiego Związku Kolejowców zorganizował cały szereg zjazdów poszczególnych kategoryj służby kol.

Poniżej podajemy krótkie sprawozdania kilku ważniejszych zjazdów, zwołanych staraniem P. Z. K.

Zjazd konduktorów w dniu 19 stycznia b. r.

Sekretarz Zarządu Głównego Kol. Jaworski referował o sprawach ogólnych w zakresie płacy, pragmatyki, ustawy emerytalnej, przepisów dyscyplinarnych, komercjalizacji kolei, współczynników pracy, kilometrowego i wiele innych sprawach, dotyczących służby drużyn konduktorskich.

W Zjeździe brali udział koledzy różnych Związków i przekonawszy się na podstawie przedłożonego zjazdowi materjału, że mimo nikłej ilości zorganizowanych oprócz okręgu krakowskiego przy P. Z. K. konduktorów Wydział Wykonawczy P. Z. K. zdołał załatwić kilka ważniejszych postulatów, czem inne Związki poszczycić się nie mogą.

Uchwalili w końcu założyć przy P. Z. K. sekcję drużyn konduktorskich.

Rezolucja, którą uchwalono, jest tak obszerna, że możemy z powodu braku miejsca podać tylko wyrywczo najważniejsze punkty:

a) zniesienie w służbie konduktorskiej wogóle czynnika pracy 5/6 a wprowadzenie współczynnika 1/1.

b) aby kierowników pociągów jak również konduktorów, którzy pracują w innych gałęziach służby nie byli prowadzeni w etacie służby konduktorskiej i zajmowali przez to miejsca durgim, wobec czego domagano się ich przeniesienia i zmianę charakteru służbowego.

c) domagano się dodania do pociągów, w których przewozi się korespondencję kolejową, jeszcze jednego konduktora bagażowego i to z powodu tego, że jeden bagażowy nie może podołać całej pracy tak z bagażem jak i z korespondencją, wskutek czego nie mogąc nieraz skontrolowa! oddanej korenspondencji według wykazu, powodują się nieraz usterki, których przyczyną jednak nie jest opieszałość w służbie, ale nawał pracy.

d) skrócenia czasu noszenia munduru, a to z tego powodu, że mundur, który otrzymują konduktorzy mimo przyznania lepszych mundurów, jest słaby i wcale nie lepszej jakości, zaznaczając, że w państwach zaborczych otrzymali mudury z dobrej materji i na krótszy okres czasu.

e) zniesienia kilometrowo-godzinowego, a zaprowadzenia samego godzinowego.

f) ażeby turnusy dla drużyn konduktorskich były zestawiane w ten sposób, aby na okres zimowy turnusy rozszerzyć, a to z tych powodów, iż w okresie zimowym pociągi szczególnie ciężarowe spóźniają się nieraz po parę godzin, tak, że konduktorzy po czterech lub pięciu godzinach bez wypoczynku wracają do służby.

Uchwalono wiele jeszcze innych pnktów, dotyczących technicznej strony służby konduktorskiej jak: uszkodzenie inwentarza, dokładne rewidowanie brankardów w porze letniej, gdyż w porze zimowej prawie że przeszło 50 proc. tych wagonów posiadają wadliwe przewody do ogrzewania i wcale nie grzeją i t. d.

Zjazd służby przetokowej w dniu 2-go lutego b. r.

Celem zjadu było omówienie najaktualniejszych spraw, dotyczących pracowników przetokowych, oraz powzięcia uchwał odnośnie wystąpienia do M. K.

W tym też celu wiceprezes, kol. Budniak wygłosił obszerny referat, zaznajamiając delegatów z zabiegami Zarządu Głównego w sprawach dotyczących służby przetokowej, przyczem wykazał, jakie sprawy dla przetokowych Związek przeprowadził, a w jakich czyni zabiegi celem zrealizowania ich.

Do najwięcej rażących spraw, o które zabiega Zarząd Główny, a które powinny być bezwzględnie zrealizowane należą: kwestja premji za przetaczanie, dodatki za służbę nocną, sprawa uregulowania współczynników pracy, przeszeregowanie, zaliczenie przetokowym roku za półtora, sprawa nakładania kar i odszkodowań za wypadki i t. p. Po referacie rozwinęła się dyskusja, w kótrej zabierali głos wszyscy na zjeździe obecni koledzy, skarżąc się na trudne warunki pracy oraz krzywdzące traktowanie pracowników przetokowych, jakkolwiek służba ich bez wątpienia jest najtrudniejszą i najniebezpieczniejszą w kolejnictwie.

Po przeprowadzeniu dyskusji, uchwalono następujące wnioski:

1) Zebrani delegaci służby przetokowej, domogają się podwyższenia premji za przetaczanie, względnie przyznania stałego dodatku funkcyjnego w wysokości 60 zł. miesięcznie. Do czasu zaś uregulowania tej sprawy w powyższy sposób domagają się wypłacenia różnicy zaległych premji, których nie wypłacono, rzekomo z powodu braku kredytów.

2. Zebrani domagają się przeprowadzenia rewizji współczynników pracy, albowiem obecny system podziału pracy jest niezmiernie krzywdzący i przeciążający pracą, skutkiem czego pracownicy przetokowi narażeni są na liczne wypadki śmierci i okaleczenia z powodu gorączkowej pracy.

3. Zebrani domagają się zaliczenia każdego roku pracy w służbie przetokowej za 18 miesięcy, podobnie jak to ma miejsce u konduktorów i maszynistów. Praca bowiem tych pracowników nie może być w żadnym razie uważana za mniej fizycznie rujnującą zdrowie, niż praca konduktorów lub maszynistów.

4. Zebrani prtestują przeciw wygórowanym karom oraz odszkodowaniom za wypadki i żądają przeprowadzenia rewizji, dotyczących przepisów.

5. Zebrani domagają się przyznania zamiast kurtek długich płaszczy dla starszych ustawiaczy, zaś dla wszystkich przetokowych płaszczy nieprzemakalnych.

6. Zmiany tytułu ustawiacza na kierownika przetokowego, zaś starszego ustawiacza na starszego kierownika przetokowego.

7. Przeszeregowania przetokowych do wyższych grup uposażenia zgodnie z projektem Zarządu Głównego, wniesionym do M. K.

8. Wreszcie zebrani domagają się ułatwienia pracownikom, wyczerpanym fizycznie służbą przetokową przejściai do innych gałęzi służby.

Po uchwaleniu powyższych wniosków i omówieniu spraw organizacyjnych, przewodniczący zamknął konferencję, dziękując delegatom za przybycie i prosząc o dalszą współpracę dla dobra organizacji, jak również i we własnym interesie pracowników służby przetokowej.

Zjazd delegatów zawiadowców odc. drog. w dniu 12 lutego b. r.

Referat na temat aktualnych spraw ogólnych, jak również specjalnych postulatów zaw. odc. drog. wygłosił kol. inż. Łopuszański. Scharakteryzowawszy rolę zawiadowcy odc. drogowego w kolejnictwie w ogólności, w przyszłem zaś przedsiębiorstwie P. K. P. w szczególności. dotknął kolejno wszystkich bolączek tej poważnej ze wszechmiar kategorji pracowników kolejowych, wykonując dysproporcję między obowiązkami, oraz nalżną mu w hierarchji kolejowej, pozycją zawiad. odc. drog a jego faktycznemi prawami, odbiegającemi daleko od słusznych jego aspiracji.

Po referacie wywiązała się wyczerpująca oraz na wysokim poziomie prawdziwie rzeczowa dyskusja, która z konsekwencji doprowadziła do uchwał, ujętych w formie poważnego memorjału, wystosowanego do M. K.

Podkreślić należy ze szczególnym naciskiem, iż Zjazd obesłany został bardzo licznie, jak również, że

poziom Zjazdu był nadzwyczaj wysoki, co świadczy dodatnio o stale wzrastającem zrozumieniu organizacyjnem.

Zjazd magazynierów i magazynowych, magazynów zasobów w Krakowie dnia 19 lutego b. r.

Tematem zjazdu było omówienie upośledzenia służby magazynów zasobów wobec innych pracowników kolejowych. Dłuższy i bardzo rzeczowy referat wygłosił p. Dr. Kobyliński, przedstawiciel Okręgowego P. Z. K. w Krakowie.

Po nader ożywionej dyskusji uchwalono obszerną rezolucję, z której podamy tu kilka punktów:

a) przeszeregowanie pracowników magazynów zasobów o jedną grupę wyżej, t. j. starszych magazynierów do grupy IX-tej, magazynierów do grupy X-tej i t. d.

b) przyznanie pracownikom magazynowym po 20 latach służby automatycznie jedną grupę wyżej.

c) rozszerzenie w służbie magazynierów etatu głów, gdyż magazynierzy są pracą przeciążeni, oraz wynagrodzenie za przepracowane nadgodziny.

d) Na wakujące stanowiska dopuścić do etatów i awansów stare już doświadczone siły fachowe, pracujące już kilka lat w danej służbie a nie obsadzać wolnych stanowisk przez wypisywanie konkursów, gdyż w czasach zaborczych coś podobnego nie znano.

e) przemianowanie i przesiedlenie magazynierów, pełniących funkcje na innych stanowiskach, aby nie obciążali etatu głów danej służby i zrobili miejsce dla tych, którzy faktycznie służbę tych właśnie magazynierów pełnią.

Domagano się zrealizowania jeszcze wielu innych postulatów, jak przyznanie służbie magazynowej premję warsztatową, dodatki funkcyjne i t. p.

Do rezolucji dołączono osobny dodatek kolegów dyrekcji katowickiej, domagający się wyrównania zaszeregowania pracowników magazynowych zasobów Dyrekcji katowickiej wobec swoich kolegów reszty Polski, gdyż służba magazynowa wobec swoich kolegów innych dyrekcyj jest upośledzona o kilka grup (3—4). Równocześnie dodatek ten domaga się rozszerzenia w dyrekcji katowickiej w służbie magazynowej etatów najmniej do 30 procent a nie jak dotychczas tylko 10 proc.

Na koniec zjazd uchwalił, aby założyć przy Polskim Związku Kolejowców silną sekcję służby magazynów zasobów.

Zjazd pracowników drogowych w Warszawie d. 5. 2. br.

W zjeździe brali udział koledzy wszystkich Dyrekcji P. K. P. Po referacie przedstawiciela Zarządu Gł. wyłoniła się czterogodzinowa dyskusja, poczem uchwalono następującą rezolucję:

1. Ministerstwo Komunikacji zechce obdzielić przyznanem rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17. 8. 1927 r. jednorazowymi zasiłkami w wysokości 60 proc. miesięcznego wynagrodzenia również i czasowych pracowników kolejowych na tych samych warunkach, które obowiązywały co do stałodziennych kolejowców, przy wypłacie zaś zasiłków 45 proc. z mocy Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23. 1. br. wszystkich tych czasowych i próbnych pracowników kolejowych, którzy pracują od 3. 1. 1927 r. choćby nawet w tym okresie zdarzały się i takie miesiące, w których dla braku zajęcia na kolei lub z powodu choroby nie przepracowali 20 dni.

Warunek bowiem nieprzerwanej pracy od 3. 1. 1927 r. zastosowany bezwzględnie wyklucza przeważną liczbę pracowników niestałych od omawianego zasiłku, gdyż prawie każdy z nich znalazł się w tej sytuacji, że pracował choćby przez jeden miesiąc w ciągu roku mniej niż 20 dni już to z powodu braku pracy w martwym sezonie, już też z powodu choroby i wskutek tego zostaje od zasiłku wykluczony.

Nie ulega zaś wątpliwości, że intencją rozporządzenia było obdzielenie zasiłkiem tych z imienia niestałych pracowników, którzy faktycznie stale pracują na kolejach conajmniej od roku, tej istotnej stałości nie umniejszają zaś bynajmniej okoliczności, iż dany pracownik z powodów od niego niezależnych przepracował w jednym np. miesiącu tylko 19 dni. Dalsze postulaty, przedstawione M. K. już przed rokiem dotychczas jednak nie uwzględnione są:

2. Mianowanie pracowników czasowych po 1 roku służby pracownikami próbnymi, a po 2 latach stałymi. Jestto postulat tak prosty i słuszny, że nieuwzględnienie go dotychczas uważają pracownicy kolejowi wogóle, a drogowi jako szczególniej nim dotknięci specjalnie jako wyraz wielce niehumanitarnego stanowiska władz kolejowych wobec nich, gdyż przetrzymywanie tych pracowników w ciągu szeregu lat na stanowiskach niestałych uniemożliwia im nabycie uprawnień emerytalnych i krzywdzi ich co do wymiaru wynagrodzenia.

Ostatecznem rozwiązaniem tej kwestji mogłoby być zarządzenie, któreby zezwalało pracownikom niestałym po roku nieprzerwanej pracy opłacać składki emerytalne i w ten sposób nabywać uprawnienia do zaopatrzenia, bez konieczności spłacania ubiegłych lat po ustaleniu, co obciąża zbytnio pracowników, pobierających bardzo niskie wynagrodzenie.

3. Uzupełnienie normowanego ilostanu pracowników stałych z pośród czasowych i próbnych bez pozostawienia znacznej ilości wolnych miejsc tego rodzaju, jak to ma miejsce obecnie, wskutek wstrzymania ustalań od przeszło 2 lat.

4. Przestrzeganie zasady, że służba drogowa jest w kolejnictwie służbą podstawową, z której czerpie się kandydatów do innych gałęzi służby.

5. Zapewnienie ponownego przyjęcia do pracy powracającym z wojska byłym kolejarzom.

6. Etatowanie pracowników stałych, pełniących służbę na stanowiskach normowanych

7. Nieużywanie rzemieślników do pracy niemającej związku z ich rzemiosłem.

8. Przeprowadzenie rewizji współczynników pracy w służbie drogowej.

9. Umożliwienie starszym pracownikom drogowym przejście do lżejszej służby eksploatacyjnej.

10. Zrównanie pracowników czasowych co do zasiłków z „Kasy Chorych" i co do leczenia dentystycznego z pracownikami stałodziennymi względnie etatowymi.

11. Uregulowanie wynagrodzeń pracowników niestałych i podwyższenie wynagrodzenia dla pracowników egzaminowanych o 25 proc., jak również przyznanie wyższych płac czasowym pracownikom biurowym.

12. Wynagradzanie pracowników drogowych za pracę pozagodzinową, co do czego panują niejednolite stosunki w poszczególnych Dyrekcjach, w niektórych zaś wogóle nie wypłaca się tego wynagrodzenia.

13. Przyznanie prawa do zaliczek pracownikom stałodziennym, a czasowym za odpowiednią poręką.

14. Przyznanie dodatków nocnych pracownikom, pełniącym służbę obchodową w kolejce.

15. Przyznanie pracownikom niestałym, pełniącym służbę strażników obchodowych, zaporowych etc. ubrań służbowych, oraz dla robotników pracujących na nawierzchni ubrań ochronnych i czapek służbowych za opłatą 25 proc. wartości.

16. Przyznanie pracownikom niestałym prawa do poboru węgla na raty i przyznanie ponadto wszystkim pracownikom drogowym prawa do poboru 20 twardych progów rocznie na cele gospodarcze.

17. Przyznanie pracownikom niestałym po 2-letniej służbie (bez względu na ilość dni przepracowanych w poszczególnych miesiącach), tych samych ulg przejazdowych, z których korzystają pracownicy etatowi i ich rodziny.

18. Przyznanie pracownikom stałodziennym dodatków mieszkaniowych.

19. Podwyższenie urlopów wypoczynkowych pracownikom nieetatowym, oraz przyznanie urlopów takich pracownikom niestałym, pełniącym służbę na stanowiskach kwalifikowanych.

Wszystkie powyższe wnioski jednogłośnie uchwalono i przekazano W. S. do wypracowania memorjału i przeprowadzenia delegacji do M. K.

Ze zjazdu kontrolerów D. K. P. Katowice.

W dniu 3-go marca br. odbył się w lokalu Domu Związkowego ul. Mickiewicza Okręgowy zjazd kontrolerów wszystkich kategoryj. Zjazd ten miał charakter ogólny, zatem udział brali kontrolerzy bez względu na przynależność związkową.

Zjazd zagaił stosownem przemówieniem pan Jachowski, którego też jednogłośnie wybrano na przewodniczącego obrad. W toku obrad wszyscy byli zgodni co do konieczności zorganizowania się. Uchwalono utworzyć Zrzeszenie Kontrolerów przy P. Z. K. Aż do ostatecznego ustalenia zrzeszenia przy Zarządzie Głównym P. Z. K. pozostawiono na razie członkom wolność należenia do tych organizacyj, do których obecnie jeszcze należą.

Po przeprowadzeniu tych uchwał wybrano Zarząd Zrzeszenia, do którego pomiędzy innemi weszli p. p. Jachowski jako prezes, Andrzejewski jako sekretarz i Kornas jako skarbnik.

W końcu uchwalono odpowiednie wnioski, do przedłożenia p. Prezesowi Dyrekcji.

Po wyczerpaniu porządku obrad przewodniczący zjazd zamknął, nawołując do wytężonej współpracy przy rozpoczętym dziele. Obrady cechowała powaga i troska o dobro kolejnictwa polskiego. **Es.**

Wystąpienie do M. K. w sprawie bezprocentowej zaliczki na pobory dla pracowników nieetatowych stałodziennie płatnych.

Na podstawie art. 15 ustawy uposażeniowej z dnia 9 października 1923 r. etatowi pracownicy kolejowi, znajdujący się w ciężkiem położeniu materjalnem, spowodowanem wypadkami, choroby, śmierci i t. p. mają możność uzyskania bezprocentowej zaliczki na uposażenie do wysokości trzymiesięcznej płacy, którą to zaliczkę spłacają następnie w dogodnych ratach miesięcznych.

Z tego przywileju nie mogą jednak korzystać pracownicy nieeetatowi, jakkolwiek częstokroć znajdują się w daleko trudniejszych warunkach niż etatowi pracownicy, gdyż w razie opuszczenia służby z powodu choroby lub wypadków w rodzinie są narażeni nietylko na nadzwyczajne wydatki, ale ponadto potrąca się im za opuszczone dni wynagrodzenie dzienne, co stanowi dalszy uszczerbek w ich budżecie domowym.

Uważając kwestję tę za nader ważną, Zarząd Gł. P. Z. K. już niejednokrotnie zwracał się do Ministerstwa Komunikacji z usilną prośbą o rozciągnięcie prawa do zaliczek także na pracowników stałodziennie płatnych.

Aczkolwiek na wystąpienie nasze względnie interwencję w tej sprawie Ministerstwo Komunikacji przyznawało iż postulat ten jest zupełnie uzasadniony, to jednak dotychczas nie doszło do tego zrealizowania.

Odmowę przychylnego załatwienia powyższej sprawy Ministerstwo Komunikacji tłómaczyło tym argumentem, iż pracownicy stałodziennie-płatni nie dają na wypadek rozwiązania stosunku służbowego należytej gwarancji co do zwrotu zaciągniętej pożyczki.

Zdaniem naszem ten argument nie powinien być jednak przyczyną wykluczenia nieetatowych stałych pracowników od zaliczek, jeżeli się weźmie pod uwagę tę okoliczność, iż rozwiązanie stosunku służbowego z tymi pracownikami jest rzeczą zupełnie wyjątkową, a z chwilą przyznania ich uprawnień emerytalnych (1. 10. 1926 r.) dają tę samą gwarancję co do zwrotu bezprocentowych zaliczek jak i pracownicy etatowi.

Kwestję tę przedstawił Panu Ministrowi ostatnio w dniu 17. 1. 1928 r. nasz przedstawiciel na audjencji, którą uzyskał wraz z delegacją warsztatowców z Warszawy, Pan Minister zaś odniósł się do postulatu tego bardzo przychylnie i wyraził życzenie, ażeby ją przedstawić raz jeszcze Ministerstwu Komunikacji w drodze pisemnej.

Opierając się tedy na ówczesnych słowach Pana Ministra, Zarząd Główny Polskiego Związku Kolejowców, pozwala sobie prosić niniejszem o jaknajrychlejsze przychylne zadecydowanie sprawy rozciągnięcia prawa do korzystania z zaliczek na pobory w wypadkach zasługujących na uwzględnienie również i na pracowników nieetatowych stałych.

Walne zebranie Koła Katowice I.

Dnia 22. II. br. odbyło się Walne zgromadzenie Koła Katowice, w sali Domu Związkowego przy ulicy Mickiewicza.

O godz. 6,15 wieczorem zagaił zgromadzenie dotychczasowy prezes kolega Full, witając wszystkich obecnych jakoteż przedstawieciela Zarz. Okręg. Na przwodniczącego poproszono prezesa Zw. Okr. kol. Hellera. Po przeczytaniu protokółu kolejno zdawali sprawozdanie prezes, sekretarz i skarbnik. Według sprawozdania ilość członków Koła wynosi 390. Członek Komisji rewizyjnej kol. Tkacz w imieniu Komisji potwierdza zgodność kasy i wznosi o udzielenie absolutorjum ustępującemu Zarządowi. Po przeprowadzonej rzeczowej dyskusji absolutorjum zostało uchwalone wszystkiemi głosami przy jednem wstrzymaniu się od głosu.

Do nowego zarządu zostali wybrani: Full, prezes (ponownie); Bułowa, wiceprezes; Biernat, sekretarz (ponownie); Kurz, skarbnik (ponownie).

Oprócz tego wybrano jeszcze 7 członków szerszego zarządu, Komisję rewizyjną i delegatów na zjazd okregowy.

Po wyborze zarządu krótki referat o najważniejszych sprawach bież. wypowiedział prezes Z. O. kol. Heller. Po wyczerpaniu porządku obrad zebranie, które miało przebieg poważny, przewodniczący zamknął słowami „Cześć kolejnictwu.

Obecny.

Pod uwagę Zarządom Kół i Sekcyj fachowych P. Z. K.

Wyszła z druku broszurka pana Włodzimierza Szczepańskiego w Warszawie pod nazwą: „Wskazówki dla obradujących".

Broszurka ta daje zwięzłe, lecz wyczerpujące naukę o sposobie prowadzenia zebrań i posiedzeń, jakoteż wogóle o prawodzeniu organizacyj. Książeczka ta jest bardzo pożyteczna, szczególnie dla nowych członków zarządu, którzy dotąd nie mieli sposobności nabrać pod tym względem doświadczenia.

Ewentualne zamówienia prosimy kierować do Zarz. Okr. w Katowicach. Cena za egz. około 1 zł., co dla Koła nie jest zbyt dużym wydatkiem.

Z. O. K-ce.

Wspomnienie pośmiertne.

Dnia 9-go II. br. zmarł członek P. Z. K. Koła Król. Huta, telefonista ś. p. Antoni Kowol.

Cześć Jego Pamięci!

Pośmiertne

wypłacone w miesiącu lutym 1928 r.

1. Korona Roman z Katowic za córkę Stefanję . . . . 50 zł.
2. Antosz Alojzy z Ćwiklic za córkę Augustynę . . . . 50 zł.
3. Wróbel Franciszek z Jaśkowic za córkę Annę . . . . 50 zł,
4. Patalong Teofil z Brzęczkowic za córkę Ewę , ... 50 zł.
5. Kowol Paweł z Chorzowa, za brata członka Antoniego . . . . . . 350 zł.

Razem: 550 zł.

Zawiadomieni!

Główny Zarząd w Warszawie w formie kategorycznej żąda, przy nadesłaniu kwitów pośmiertnych za zmarłe dzieci w metrykach śmierci wykazywać wiek zmarłego dziecka, stosownie do uchwały Zjazdu delegatów, okólnika przesłanego w tej sprawie do wszystkich Kół ogłoszenia Zarządu Okręgowego w Nr. 4 Kolejowca na Śląsku.

W przyszłości, kwity nadsyłane bez wskazań wieku dziecka będą zwracane z powrotem bez wypłaty.

O ile więc Urząd stanu cywilnego w metryce śmierci dziecka nie zapoda wieku, należy Zarządowi Głównymu przedstawić oprócz metryki śmierci także i metrykę urodzenia zmarłego dziecka.

Baczność wszyscy kolejowcy!

Wobec zamierzonego przekształcenia w najkrótszym czasie Kolei Państwowych w przedsiębiorstwo prywatne i mające być wprowadzone w związku z tem, nader krzywdzące projekta uposażeniowe wszystkich pracowników kolejowych Zarząd Okręgowy P. Z. K. zwołuje w dniu 14-go marca b. r.

WIELKI WIEC

w Katowicach, w sali Powstańców o godzinie 17-tej, celem zajęcia stanowiska do wyżej wspomnianych projektów.

Wobec ważności obecnej chwili wzywamy wszystkich kolejowców całego Okręgu Katowickiego wolnych od służby, aby na Wiec ten przybyli i to bez względu na przynależność związkową.

Zarząd Okręgowy P. Z. K.

REWOLUCJA W PŁOCIE.

Bajka z okolic Panewnika.

Był raz sobie kołek w płocie, tuż przy sadzie
A z obu stron jego sztachety w gromadzie.
Chociaż kołek sam był mocno już spróchniały,
Jednak wobec sztachet był zarozumiały.

Cóż że to, wy głupie sztachety znaczycie?
Przecież mnie jedynie zawdzięczacie życie.
Gdybym Was nie wspierał, to jakżem tu kołek
Przeszedłby się po Was każdy osieł, wołek.

To też ja wszechpanem tutaj w całym płocie,
Mnie, jako kołkowi kłaniać się musicie
Gdy się która z sztachet nie podporządkuje
To na własnym grzbiecie moc kołka poczuje.

Wolno, panie kołku! sztachety krzyknęły
Nie bądź taki pyszny, boś też już nagniły
Jeszcze doczekamy, chwila taka przyjdzie,
Że my zostaniemy, a Ciebie nie będzie.

Widząc pan ogrodnik na co się zanosi,
o upamiętanie i o zgodę prosi.
Gdy kołek nie słuchał i się nadal sprzeczał
Przyleciała bomba i...... kołek wyleciał.

Hasław.

Kto pragnie obrony interesów zawodowych, a nie polityki partyjnej, wstępuje do P. Z. K., wypełni poniższe oświadczenie i prześle na nasz adres.

Oświadczenie

Ja niżej podpisany, zezwalam na ściąganie miesięcznych wkładek z poborów służbowych zapomocą list płatniczych na rzecz P. Z. K., nie zgadzam się natomiast na potrącenie z moich poborów żadnych wkładek na rzecz innych ogólnych Związków kolejowych.

Powyższe stwierdzam własnoręcznym podpisem:

Świadkowie : Podpis wstępującego członka

....

Data:..

Do..

(wymienić urząd, który dokonywał potrąceń z listy płacy pracownika)

Niniejszem proszę o przerwanie potrąceń z list płacy na rzecz Związku..

Imię i nazwisko:..

Miejsce pracy:..

Stanowisko służbowe:..

Wydział:..

Świadkowie: Podpis:

....

Data:..

Nakł. Polskiego Związku Kolejowców. — Za red. odpowiedz.: Józef Króliczek, Orzegów. — Druk: „Polonja". S. A. Katowice.